



# Analyse comparative d'une norme langagière et de ses usages dans le domaine du contrôle aérien

Stéphanie Lopez

## ► To cite this version:

Stéphanie Lopez. Analyse comparative d'une norme langagière et de ses usages dans le domaine du contrôle aérien. Journées d'études Toulousaines (JéTou), Apr 2011, Toulouse, France. pp.168-178. hal-00953251

**HAL Id: hal-00953251**

**<https://hal-univ-tlse2.archives-ouvertes.fr/hal-00953251>**

Submitted on 28 Feb 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Analyse comparative d'une norme langagière et de ses usages dans le domaine du contrôle aérien<sup>1</sup>

Stéphanie Lopez<sup>(1), (2)</sup>

(1) UMR 5263, CLLE-ERSS & Université de Toulouse

(2) École Nationale de l'Aviation Civile  
[stephanie.lopez@univ-tlse2.fr](mailto:stephanie.lopez@univ-tlse2.fr)

**Résumé** Le domaine du contrôle aérien offre l'exemple parfait de l'instauration d'une norme langagière : celui de la *phraséologie aéronautique*, langage spécialisé, créé pour permettre des communications radio-téléphoniques sûres entre pilotes et contrôleurs lors des situations les plus courantes de la navigation aérienne. Une forme langagière plus naturelle doit être employée par ces derniers lors de situations de contrôle moins fréquentes pour répondre à leurs besoins communicationnels. Une analyse comparative entre un corpus de référence et un corpus de communications réelles permet le repérage et la catégorisation de la notion de *plain language*, par rapport à la phraséologie et au langage naturel.

**Abstract** The domain of air traffic control offers the elucidating example of an established linguistic norm: that of phraseology, the specialized language which was created to cover the most ordinary situations encountered in air navigation in order to secure radio-telephony. Plain language is used by pilots and controllers in less common situations in order to comply with their linguistic needs. A comparative analysis between a reference corpus and a real-communication corpus will allow us to decipher and categorise the notion of plain language, compared to those of phraseology and natural language.

**Mots-clés :** analyse comparative, corpus, norme, usages, langage spécialisé, contrôle aérien.

**Keywords:** comparative analysis, corpora, norm, usage, language for specific purposes (LSP), air traffic control.

---

1 Cette étude est financée par l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) dans le cadre d'un projet de recherche en doctorat.

## 1 Introduction

Parmi les diverses situations de réalisation d'une tâche lors d'une activité professionnelle, certaines dépendent entièrement de la communication verbale entre experts d'un domaine : communiquer est pour eux l'outil par excellence de partage et de transfert des connaissances spécialisées nécessaires à l'accomplissement de leur travail. Lorsque ces situations sont suffisamment récurrentes, des normes langagières peuvent être créées et instaurées par des autorités compétentes, afin de réguler et règlementer ces communications. Il s'agit là d'un phénomène de normalisation, c'est-à-dire un « processus qui vise à la construction consciente d'une norme unifiée » (Guespin, 1993 : 218) qui « émane toujours d'une institution qui fixe les termes recommandés ou obligatoires » (Cabré, 1998 : 244). Le but de ces normes langagières est de faciliter les échanges entre interlocuteurs grâce à une communication espérée concise, efficace et non-ambiguë. Le contenu de ces échanges est donc généralement soumis à des règles syntaxiques, lexicales, sémantiques, voire phonétiques, simples mais strictes : les normes langagières instaurées présentent une dimension obligatoire et ne laissent en principe aucune place à la créativité, contrairement au langage naturel. L'hypothèse faite est que ce dernier ne permettrait pas aux interlocuteurs d'exprimer de façon efficace leurs connaissances spécialisées et pourrait même mener à des incompréhensions ou des malentendus, ce qui pourrait avoir de lourdes conséquences dans certains domaines de travail.

Le domaine du contrôle aérien offre l'exemple parfait de l'instauration et de la mise en pratique d'une telle norme langagière : celui de la phraséologie aéronautique<sup>2</sup>, un langage spécialisé qui permet des communications radio-téléphoniques sûres entre pilotes et contrôleurs de la navigation aérienne. Lors de situations de vols internationaux, la phraséologie généralement employée est basée sur la langue anglaise<sup>3</sup> et permet un dialogue entre locuteurs ne partageant pas la même langue maternelle. Il s'agit de la *phraséologie internationale*. Celle-ci et les usages qui en sont faits sont au cœur de notre projet de thèse. Ce projet émane de besoins spécifiques de l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) en matière d'enseignement de l'anglais aux futurs contrôleurs de la navigation aérienne et s'inscrit dans la perspective générale des rapports entre norme et usages langagiers. En effet, pour différentes raisons que nous tenterons de mettre au jour au cours de cette étude, la phraséologie n'est pas toujours respectée. Notre objectif consiste donc à essayer de dresser un panorama des différents types d'usages et de variations afin d'en mesurer la portée et les éventuelles conséquences.

Notre méthode d'analyse consiste en une étude comparative entre un corpus de référence, représentant la norme, et un corpus de communications pilotes-contrôleurs (ou *communications sol-bord*) réelles, représentant les usages, dans le but de repérer, décrire et catégoriser les différentes formes langagières employées par les pilotes et les contrôleurs lors de situations de contrôle de la navigation aérienne.

Notre article se donne pour objet de démontrer le rôle essentiel de la comparaison dans cette tâche, à travers les interférences observables entre norme et usages. Pour cela, nous introduirons dans un premier temps le langage spécialisé qu'est la phraséologie aéronautique

---

2 La définition de phraséologie introduite ici ne correspond pas à celle souvent employée en linguistique, c'est-à-dire une construction propre à un individu, à un groupe ou à une langue ; mais il s'agit de l'appellation officielle du langage contrôlé utilisé par les pilotes et les contrôleurs aériens lors de leurs communications radio-téléphoniques. Pour davantage d'information sur la phraséologie aéronautique, voir entre autres, Falzon (1986), Mell (1992) et Philips (1989, 1991, 1992).

3 Il existe plusieurs phraséologies, les langues officielles de l'aviation civile étant l'anglais, le français, l'espagnol, le russe, l'arabe et le chinois.

internationale (2), ainsi que la forme langagière qui la complète (3). Une description de la constitution et des caractéristiques des corpus de référence et d'usages réels sera ensuite proposée (4) avant l'introduction de deux types d'analyses comparatives possibles<sup>4</sup> entre ces corpus (5).

## 2 La phraséologie aéronautique internationale

Lors du contrôle du trafic aérien international, les communications entre pilotes d'aéronefs et contrôleurs de la navigation aérienne s'effectuent principalement grâce à un langage contrôlé appelé *phraséologie internationale*. Il s'agit d'un langage opératif<sup>5</sup> composé de procédures générales, d'expressions conventionnelles et d'un lexique spécifique, qui a été créé et modelé par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)<sup>6</sup> d'après la langue anglaise. La phraséologie et les énoncés qui la composent sont soumis à des règles de normalisation. Ils ont été pensés pour couvrir les situations les plus courantes de la navigation aérienne afin de sécuriser de façon optimale les échanges radio-téléphoniques, en simplifiant, clarifiant et désambiguïsant leur contenu. Selon la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)<sup>7</sup>, « l'utilisation d'une phraséologie adaptée lors des communications radio-téléphoniques entre les agents des organismes de la circulation aérienne et les pilotes est essentielle à l'écoulement sûr, rapide et ordonné du trafic aérien » (DGAC, 2007 : 15).

Ce langage présente des caractéristiques (syntaxiques, lexicales, sémantiques et phonétiques) très particulières qui, au premier abord, peut le rendre incompréhensible et hermétique, même pour des locuteurs natifs anglophones. Dans sa thèse de doctorat, Mell (1992 :71) constate que la structure syntaxique des énoncés phraséologiques présente des régularités, telles que l'emploi de la tournure impérative, la nominalisation des concepts et l'effacement des déterminants. Pour Philps (1989, 1991, 1992), les caractéristiques syntaxiques principales de la phraséologie sont la prépondérance de la tournure impérative pour les messages du contrôleur, la rareté des tournures interrogatives et négatives, la quasi-absence des auxiliaires modaux et l'effacement systématique du déterminant (article défini ou pronom possessif) dans les groupes nominaux ainsi que du pronom sujet désignant le pilote ou le contrôleur. Les énoncés phraséologiques présentent donc une structure plus ou moins identique, ce qui facilite leur formation et leur compréhension pour les experts qui les emploient. Les exemples d'énoncés de phraséologie suivants, issus de notre corpus de référence, illustrent certaines des caractéristiques présentées ci-dessus :

- (1) C<sup>8</sup>: *Citron Air 3 2 4 5, say if ready for immediate departure.*  
P: *affirm, Citron Air 3 2 4 5.*  
C: *Citron Air 3 2 4 5, line up runway 0 5 Left, cleared for immediate take-off, wind 0 6 0 degrees, 1 0 knots.*  
P: *lining up runway 0 5 Left and cleared for take-off, Citron Air 3 2 4 5.*

---

4 Nous verrons en (5) que notre étude vise à terme une comparaison de nos corpus à plusieurs niveaux linguistiques. Cependant, nos travaux étant en cours, seuls deux exemples de comparaisons possibles sont présentés dans cet article.

5 Le terme de « langage opératif » est emprunté à Falzon (1986) qui le préfère à celui de langage spécialisé pour désigner ces formes langagières directement modelées par des connaissances propres à une activité, c'est-à-dire par des « connaissances opératives ».

6 L'OACI (ou ICAO en anglais : *International Civil Aviation Organization*) est l'organisation internationale, dépendante des Nations Unies, chargée de l'élaboration des normes à l'origine de la standardisation du transport aérien civil international.

7 La DGAC est l'administration française en charge de la réglementation, de la supervision, de la sécurité et de la sûreté du transport aérien en France.

8 Les messages commençant par « C : » sont émis par les contrôleurs et ceux commençant par « P : » sont émis par les pilotes, qu'ils soient issus du corpus de référence ou du corpus d'usages réels.

(2) C: *Fastair 3 4 5, 1 2 miles from touchdown, reduce to minimum approach speed, turn Right heading 2 3 0, cleared for ILS approach runway 2 7, report established.*

P: *reducing to minimum approach speed, Right heading 2 3 0, cleared for ILS approach runway 2 7, wilco, Fastair 3 4 5.*

La phraséologie et ses procédures, qui font office de norme dans 190 pays, peuvent être perçues comme une solution au « risque langagier » pouvant résulter de l'emploi du langage naturel lors du contrôle de la navigation aérienne : « l'usage du langage et des langues naturelles au travail tend à produire des approximations, des malentendus ou des incompréhensions entre professionnels engagés dans des tâches communes. C'est en ce sens qu'on peut parler d'un “risque du langage” au travail » (Vergely, 2008). Falzon (1986 : 36-37) précise d'ailleurs à ce sujet que « en utilisant un langage spécifique, les contrôleurs aériens évitent le recours au langage naturel, c'est-à-dire le recours à une représentation non structurée par des connaissances opérationnelles, et donc moins adaptée à l'activité ».

Or, comme nous l'avons mentionné plus haut, la phraséologie est un outil de communication limité, pensé pour couvrir les situations les plus fréquentes de la navigation aérienne : « *while ICAO standardized phraseology has been developed to cover many circumstances, it cannot address all pilot and controller communication needs. It is widely acknowledged by operational and linguistic experts that no set of standardized phraseologies can fully describe all possible circumstances and responses* » (ICAO, 2010 : 1.2.3). Le recours à une autre forme langagière est donc nécessaire pour assurer le contrôle de ces situations non-couvertes par la phraséologie.

### 3 La notion de *plain language*

Le terme et la notion de *plain language* ont été introduits par l'OACI comme la forme langagière à utiliser en complément de la phraséologie<sup>9</sup> : « *ICAO standardized phraseology shall be used in all situations for which it has been specified. Only when standardized phraseology cannot serve an intended transmission, plain language shall be used* » (ICAO, 2001: 5.1.1.1). Cette transition vers une autre forme langagière est expliquée par Falzon (1986 : 37) par le fait que « lorsque des situations non habituelles interviennent, il n'existe plus ni schémas opératifs ni langage spécialisé adapté ». Selon lui, « les opérateurs ont alors recours à un outil de représentation plus puissant, mais non spécialisé : le langage naturel » (ibid.).

La définition de *plain language* proposée à plusieurs reprises dans le *Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements* (ICAO, 2010) est la suivante : « *the spontaneous, creative and non-coded use of a given natural language* » (x, 3.3.14 et 6.2.8.4). Cependant, la notion de *plain language* ne se réduit pas à cette définition. Ce document spécifie également qu'il doit être employé dans les situations pour lesquelles la phraséologie n'est pas disponible, sans pour autant remplacer celle-ci complètement (ICAO, 2010 : 4.3.3) ; son recours lors de situations inhabituelles ou d'urgences est aisément admis, mais il reste également un pré-requis pour bon nombre de situations du quotidien (ICAO, 2010 : 3.3.17) ; il doit être délivré, comme la phraséologie, de façon claire, précise et non-ambiguë afin de clarifier et d'élaborer des instructions ou lorsque le besoin de négocier des instructions se fait sentir (ICAO, 2010 : 4.3.4) ; il doit atteindre les mêmes objectifs que la phraséologie (ICAO, 2010 : 5.3.3.3) et ne doit donc, en aucun cas, être interprété comme un

---

9 Le terme *plain language* a été préféré à d'autres termes comme *general language*, *common language*, *extended language* ou *natural language* pour désigner la forme langagière à employer lors des situations de contrôle non-couvertes par la phraséologie (ICAO, 2010 : x).

permis de bavarder sur la fréquence (ICAO, 2010 : 4.3.4). Le *plain language* correspond à une sous-catégorie des « communications radio-téléphoniques aéronautiques » (ICAO, 2010 : 3.2.7) qui sont elles-mêmes une sous-catégorie spécialisée du « langage de l'aviation » (ibid), qui lui, correspond à toutes les formes langagières employées par les différents corps de métiers de l'aviation (ICAO, 2010 : 3.2.6) ; il comprend un lexique plus vaste que celui de la phraséologie, lexique en rapport à des domaines et des thèmes extérieurs à celui de l'aviation, comme la médecine ou les organisations militaires par exemple (ICAO, 2010 : 3.3.16).

Aux vues des éléments introduits ci-dessus, nous sommes en mesure de nous demander ce que l'OACI entend par l'emploi spontané, créatif et non-codé d'un langage naturel. Le *plain language* est-il un langage naturel ? S'agit-il de l'anglais général appliqué au domaine du contrôle aérien ? Comment peut-il être influencé par la phraséologie, délivré de la même façon et avoir les mêmes objectifs et rester spontané, créatif et surtout non-codé ? Pour l'instant, il nous semble sage de qualifier le *plain language* de forme langagière « plus ou moins » naturelle, basée sur la phraséologie prescrite et employée en complément de celle-ci afin de parer l'imprévisibilité et la variabilité des situations de contrôle. C'est justement pour essayer d'avoir une meilleure idée des différentes formes langagières employées sur la fréquence radio-téléphonique et en particulier une meilleure idée du *plain language*, par rapport à la phraséologie et au langage naturel, que l'ENAC a décidé, en collaboration avec le laboratoire CLLE-ERSS, d'initier une observation des usages réels que font les contrôleurs français et les pilotes étrangers de la langue anglaise, par le biais d'un projet de recherche basé sur une approche contrastive entre deux corpus.

## 4 Les corpus

Une étude comparative entre un corpus de référence, représentant la norme prescrite et un corpus d'usages réels est en effet essentiel au repérage, à la description et à la catégorisation des notions de phraséologie et de *plain language*. Ces deux types de corpus ont donc été constitués. Les exemples en anglais<sup>10</sup> présents dans deux manuels de formations à la phraséologie ont été choisis pour constituer notre corpus de référence. Le manuel 1 est édité par l'OACI (édition de 2007) et l'autre, le manuel 2, inspiré du premier, par la DGAC (édition de juin 2007). Nous espérons par ce choix représenter la norme d'un point de vue international et national. L'obtention du corpus de communications sol-bord réelles, devant être représentatif des trois types de contrôle<sup>11</sup> présents dans les manuels et, être assez récent et volumineux, a nécessité l'autorisation au préalable de la DGAC. Ce genre de corpus n'est en effet pas accessible au grand public. Plusieurs sous-corpus de communications réelles, réalisées lors de situations de contrôle routinières<sup>12</sup>, ont donc été constitués par nos soins en collaboration avec trois centres de contrôle de la navigation aérienne. Il s'agit de deux Centres en Route de la Navigation Aérienne (CRNA) et d'un grand aéroport. Ces trois centres ont été choisis principalement de par leur taux d'occupation de la fréquence en anglais et leur intérêt pour notre projet de recherche. Seuls les échanges en anglais ont été conservés pour constituer notre corpus d'usages. Parallèlement, nous avons défini un protocole de transcription

---

10 Les manuels étant constitués, entres autres, de titres, de sous-titres, d'instructions, de consignes, de mises en situation, et pour le manuel français, d'exemples en français comme en anglais, seuls les exemples d'énoncés en anglais ont été sélectionnés. Nous considérons ces exemples comme une idéalisation de la façon dont il faudrait employer la phraséologie sur la fréquence radio-téléphonique.

11 Les trois types de contrôle correspondent aux différentes phases de vol d'un aéronef. Le contrôle d'Aérodrome et le contrôle d'Approche sont pris en charge par les aéroports tandis que le contrôle en Route est effectué par les Centres en Route de la Navigation Aérienne (CRNA).

12 Aucun incident n'a été répertorié lors de ces situations de contrôle, c'est pourquoi elles sont qualifiées de « routinières ».

orthographique<sup>13</sup> et nous avons procédé à la transcription des enregistrements oraux récupérés, d'après celui-ci. Il nous faut ici préciser que la structure syntaxique des énoncés constituant les corpus étant très particulière, aucun étiquetage morpho-syntaxique outillé correct n'a pu être réalisé. Nos corpus ne sont donc ni étiquetés, ni lemmatisés et toutes les observations et comparaisons des formes présentes dans les corpus sont faites à l'aide du concordancier *Antconc*<sup>14</sup>. Ce logiciel permet, entre autres, de connaître précisément le nombre d'occurrences de mots et d'accéder à leurs contextes d'apparition.

Le corpus de référence est constitué d'un total de 11 844 occurrences comprenant 805 types de mots<sup>15</sup> différents tandis que le corpus d'usages comprend 49 020 occurrences et présente 1238 types. Le tableau suivant donne un aperçu général de la composition de ces deux corpus et de leurs sous-corpus :

	Corpus de référence			Corpus d'usages réels			
	Manuel 1	Manuel 2	Total	CRNA 1	CRNA 2	Aéroport	Total
Occurrences	5304	6540	<b>11 844</b>	15 498	11 127	22 395	<b>49 020</b>
Types	526	625	<b>805</b>	699	541	796	<b>1238</b>

*Tableau 1: Nombre d'occurrences et de types de mots dans chaque sous-corpus*

Précisons ici que le nombre total de type de mots contenus dans les corpus – 805 pour le corpus de référence et 1238 pour celui d'usages réels – ne correspond pas à l'addition du nombre de types de mots de chacun des sous-corpus parce que ces derniers contiennent des types de mots identiques. Ceci mis à part, il est intéressant de noter que, malgré le nombre d'occurrences dans chaque corpus, le nombre de types de mots correspondant à ces derniers est plutôt faible. Cela s'explique par le fait que le lexique de la phraséologie – et c'est le cas des lexiques de tout langage opératif – est « restreint par rapport au vocabulaire de la langue (ils comportent moins de mots), sans que cela constitue un handicap dans la communication » (Falzon, 1986 : 59). A ce trait de caractère, on peut également ajouter celui de finitude : l'ensemble des mots d'un langage opératif est dénombrable (Falzon, 1986 : 60).

L'observation des usages réels faits par les contrôleurs et les pilotes de la phraséologie et du *plain language* passe par l'analyse comparative des deux corpus introduits ci-dessus.

## **5 Analyses comparatives possibles des deux corpus**

La phraséologie aéronautique présente des caractéristiques spécifiques à plusieurs niveaux linguistiques : au niveau lexical, avec un vocabulaire spécialisé ; au niveau sémantique, avec des sens qui se veulent univoques ; au niveau phonétique, avec une prononciation simplifiée ; et au niveau syntaxique avec une structure particulière. Une analyse comparative entre nos deux corpus à chacun de ces niveaux permettra de mettre en évidence les différentes interférences observables entre la norme et les usages faits par les contrôleurs et les pilotes dans leurs communications radio-téléphoniques. Notre étude étant encore à ses débuts, seuls deux de ces niveaux linguistiques sont abordés dans cette partie.

13 La plupart des conventions de transcription choisies sont inspirées des conventions régissant les corpus de la banque de données *Valibel* et des réflexions qui en ont découlées (voir Dister & al., 2004 et Dister & Simon, 2008).

14 Pour plus d'informations sur *Antconc*, voir : <http://www.antlab.sci.waseda.ac.jp/software.html> et Anthony (2004).

15 On parle de type de mot pour désigner les mots différents dans un texte, un corpus etc., tandis que le terme occurrence est employé pour désigner le nombre total d'apparition de ces différents types de mots.

## 5.1 Au niveau lexical

La première étape qui nous est apparue nécessaire dans la comparaison des données des corpus est le recensement des formes lexicales présentes dans chacun d'eux. Or, nous sommes consciente que la comparaison, d'un point de vue lexical, d'un corpus constitué de manuels écrits – ne présentant donc aucune caractéristique de l'oral – et d'un corpus de transcription de communications verbales – comprenant des disfluences caractéristiques de ce type de communications, telles que des amorces de morphèmes, des répétitions de mots ou de suites de mots, ou encore des pauses pleines de type *huh* – ne permettrait pas d'obtenir des résultats satisfaisants. De plus, notre corpus de communications sol-bord réelles contient également des mots dans plusieurs autres langues que l'anglais<sup>16</sup>, selon l'envie et la créativité linguistique des différents locuteurs. Les différents noms propres contenus dans les deux corpus<sup>17</sup>, présents en assez grande quantité, ne permettent pas non plus une comparaison des formes lexicales raisonnable et proportionnée. L'ensemble de ces données variées n'est donc pas pris en compte dans notre analyse comparative. Nous espérons ainsi ne comparer que les formes appartenant au domaine du contrôle aérien de façon générale, susceptibles d'être employées dans n'importe quelle situation de contrôle, peu importe leur contexte d'apparition. Le tableau ci-dessous donne une idée du nombre de types de mots (nombre total, nombre spécifique et nombre en commun) de chaque corpus, une fois « nettoyé » :

	Manuels/Centres	Types de mots	Types de mots spécifiques aux corpus	Types de mots en commun
Corpus de référence	2 manuels	686	345	341
Corpus d'usages	3 centres	702	361	

Tableau 2 : Nombre de types de mots observables dans chaque corpus nettoyé

Sur un total de 1047 formes différentes, présentes dans les deux corpus confondus (c'est-à-dire le nombre de types de mots particuliers à chaque corpus plus le nombre de types de mots qu'ils ont en commun), seulement 341 formes sont présentes dans le corpus de référence comme dans le corpus d'usages. Cela correspond plus ou moins à 49% du total des formes employées par les pilotes et les contrôleurs dans le corpus de communications réelles : il s'agit là de la part de lexique appartenant aux manuels de phraséologie employée par ces derniers.

Pouvons-nous en déduire que 51% des formes lexicales employées par les pilotes et les contrôleurs dans notre corpus de communications réelles appartiennent au vocabulaire du *plain language* ? Les contrôleurs et les pilotes doivent-ils employer le lexique du *plain language* autant que celui de la phraséologie ? Est-ce parce que les situations propices à l'utilisation de l'un sont aussi nombreuses que celles propices à l'emploi de l'autre ? Nous devons pourtant ne pas oublier que les manuels de phraséologie constituant notre corpus de référence ne sont pas exhaustifs. Il est donc fort possible que ces derniers aient omis de référencer certaines formes lexicales faisant pourtant partie intégrante de la phraséologie internationale. Nous pouvons d'ailleurs donner un exemple d'une telle omission : parmi les 26

16 Il s'agit principalement de marqueurs de politesse et de salutation.

17 Il s'agit des noms de diverses compagnies aériennes, de différents noms de villes de destination, de balises de radionavigation variées ou encore de secteurs de contrôle qui varient selon, par exemple, les zones géographiques concernées par les situations de contrôle représentées dans les deux corpus.



lettres de l'alphabet aéronautique<sup>18</sup>, seulement 18 sont présentes dans les manuels, alors que les 26 lettres sont toutes susceptibles d'être employées lors d'une situation de contrôle réelle.

Parmi les formes lexicales non présentes dans notre corpus de référence et pourtant employées par les locuteurs de notre corpus d'usages réels, certaines appartiennent au lexique du *plain language*. Seules une observation, une catégorisation et une comparaison davantage détaillée des formes lexicales présentes dans nos deux corpus nous permettront d'avoir une meilleure idée de la constitution du *plain language* d'un point de vue lexical. L'analyse comparative entre notre corpus de référence et notre corpus d'usages réels, à plusieurs niveaux linguistiques, est pour nous le meilleur moyen de différencier le *plain language* de la phraséologie internationale prescrite ainsi que, si nécessaire, du langage naturel.

## 5.2 Au niveau syntaxique

L'emploi du *plain language* par rapport à celui de la phraséologie est mentionné explicitement dans plusieurs documents officiels de l'OACI. Les situations pour lesquelles la phraséologie doit être employée sont connues des contrôleurs et des pilotes : ce sont des situations routinières qu'ils abordent quotidiennement. Cependant, la comparaison entre certains énoncés de phraséologie du corpus de référence et des énoncés du corpus d'usages laisse à penser que certains pilotes et contrôleurs préfèrent employer une forme langagière plus proche du langage naturel dans des situations pourtant couvertes par la phraséologie. Certains de ces énoncés sont présentés dans cette section.

L'exemple (1) présenté ci-dessous est issu du corpus de référence. Il correspond au message standard d'un contrôleur qui cherche à connaître la vitesse en mach d'un aéronef :

(1) C: [...] *say mach number.*

Les exemples suivants, (2) et (3), sont issus du corpus de communications réelles. Ils correspondent à des messages dont le contenu peut être considéré comme identique au message présenté en (1), mais qui ne présentent pas les caractéristiques syntaxiques principales de la phraséologie :

(2) C: [...] *just for information, what's your mach number?*

(3) P: [...] *could you say the mach number again please?*

L'exemple (2) présente en effet l'emploi de la forme interrogative et contient entre autres un pronom possessif, tandis que l'exemple (3), également à la forme interrogative, contient un pronom personnel sujet, un auxiliaire modal et illustre l'emploi du marqueur de politesse « *please* ». Ces caractéristiques correspondent davantage à l'emploi du langage naturel qu'aux caractéristiques syntaxiques principales de la phraséologie mentionnées plus haut.

Observons un autre type de message. L'énoncé de phraséologie suivant, extrait du corpus de référence, est employé par les interlocuteurs pour exprimer la nécessité de répéter un message ou une partie de message :

(4) C/P: [...] *say again [heading/frequency/flight level/call-sign etc.]*

---

<sup>18</sup> Pour éviter les malentendus et les ambiguïtés, les pilotes et les contrôleurs doivent employer un alphabet spécifique lors de leurs communications radio-téléphoniques : la lettre A est prononcée « alpha », la lettre B « bravo », la lettre C « charlie », la lettre D « delta », etc.

Les exemples présentés ci-dessous, issus du corpus d'usages réels, correspondent également à une demande de répétition. Cependant, ils illustrent eux aussi l'emploi du langage naturel alors que la phraséologie aurait dû être employée dans ces cas de situations banales :

- (5) P: [...] *could you give us the frequency again please?*
- (6) P: [...] *can you say the frequency again please?*
- (7) P: 1 2 6, *say that again, 1 2 6 what?*
- (8) C: *sorry, could you repeat please? I didn't catch your call-sign.*
- (9) C: *sorry?*

Les derniers exemples présentés ci-dessous sont tous issus de notre corpus d'usages réels. Ils illustrent l'emploi d'auxiliaires modaux dans les énoncés des contrôleurs alors que la prépondérance de la tournure impérative dans les messages de ces derniers est une des caractéristiques syntaxiques principales de la phraséologie :

- (10) C: [...] *you can keep -huh- present speed.*
- (11) C: [...] *you may contact Marseille 1 3 2 2 5 5.*
- (12) C: -huh- [...], *you may turn Left -huh- as you wish.*
- (13) C: [...] *do you think you could -huh- switch off the lightings?*
- (14) C: [...] *would you be able to turn Right direct to fox juliet romeo?*

Les différentes caractéristiques syntaxiques des exemples issus de notre corpus d'usages réels présentés dans cette section ne correspondent pas, comme nous venons de le voir, aux caractéristiques principales de la phraséologie. Ils illustrent davantage l'emploi du langage naturel. Nous sommes à même de nous demander s'il s'agit là de ce que l'OACI appelle le *plain language* ou si une notion différente est véhiculée par ce terme : le *plain language* équivaut-il à l'anglais général ? Dans ce cas, en quoi est-il basé sur la phraséologie et comment peut-il être clair, concis et non-ambigu s'il s'agit tout simplement du langage naturel appliqué à un contexte de travail très particulier ? Condamines (2008 : 77) explique à ce sujet que « le contexte professionnel ne supprime pas les difficultés propres à la langue (polysémie, imprécision, ellipses) qui, dans le discours courant ne nuisent pas à la communication mais qui, dans un contexte professionnel peuvent conduire à des conséquences parfois graves parce que l'information n'est pas transmise correctement ».

Les exemples proposés ici ne sont bien sûr qu'un maigre échantillon des énoncés de notre corpus d'usages et nous espérons pouvoir dénombrer dans nos futurs travaux ces énoncés présentant davantage des caractéristiques du langage naturel que celles de la norme prescrite. Nous aimerions en effet savoir s'il s'agit là d'un phénomène récurrent ou plutôt rare. Notre hypothèse est qu'il est difficile d'imposer une norme langagière stricte aux contrôleurs et aux pilotes car la phraséologie correspondrait à un discours « objectif » qui « s'efforce de gommer toute trace de l'existence d'un énonciateur individuel » (Kerbrat-Orecchioni, 1999 : 80). Les énoncés à la forme interrogative, comprenant des modaux, des pronoms personnels sujets etc. correspondraient par conséquent à un type de discours plus « subjectif » qui insiste sur la présence d'un énonciateur individuel, rappelant que les contrôleurs et les pilotes sont des hommes et non des machines.

## 6 Conclusion

La mise en évidence et l'étude des interférences entre norme et usages nous permettra de procéder à une description et une catégorisation des différentes formes langagières employées sur la fréquence radio-téléphonique. L'analyse comparative, à plusieurs niveaux linguistiques, entre les énoncés de notre corpus d'usages et les exemples de notre corpus de référence nous

donne en effet la possibilité de dresser un panorama des différents types de variations observables et d'éventuellement émettre des hypothèses quant à la cause de ces variations. Nous espérons pouvoir circonscrire les formes langagières employées par les pilotes et les contrôleurs et ainsi différencier la notion de *plain language* du langage naturel, si différence il y a. Une meilleure compréhension des caractéristiques du *plain language* serait en effet bénéfique à l'enseignement dispensé par la Subdivision Langues de l'ENAC aux futurs contrôleurs de la navigation aérienne, lors de leur formation initiale. Une analyse contrastive nous permettra également de comparer l'emploi d'une forme langagière plutôt qu'une autre dans une certaine situation de contrôle et ainsi avoir une idée du taux d'emploi du langage naturel pour des situations couvertes par la phraséologie, par exemple, mais aussi des situations de contrôle, ou de dialogue, propices à cet emploi et éventuellement des raisons pour lesquelles il a lieu. L'analyse comparative entre un corpus de référence et un corpus d'usages est donc pour nous un outil primordial : elle nous permet de mener à bien notre projet de recherche et répondre, à terme, aux besoins spécifiques de l'École Nationale de l'Aviation Civile.

## Références

- ANTHONY, L. (2004). AntConc: A Learner and Classroom Friendly, Multi-Platform Corpus Analysis Toolkit. *Proceedings of IWLeL 2004: An Interactive Workshop on Language e-Learning*, 7-13.
- CABRÉ, M.-T. (1998). *La terminologie. Théorie, méthode et applications*. Paris : Armand Colin.
- CONDAMINES, A. (2008). Peut-on prévenir le risque langagier dans la communication écrite? In P. Vergely (dir.) *Langage et Société, Communiquer au travail en situation de risque*, 2008/3, n° 125, 77-97.
- DGAC (2007). *Phraséologie. Manuel de formation à la phraséologie à l'usage de la circulation aérienne générale*. Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Direction Générale de l'Aviation Civile, Direction de la Navigation Aérienne, Service de l'Information Aéronautique. 5ème Edition : 2007.
- DISTER A., FRANCARD M., GERON G., GIROUL V., HAMBYE P., SIMON A.-C. & WILMET, R. (2004). Conventions de transcription régissant les corpus de la banque de données VALIBEL. *Site internet du centre de recherche Valibel* [en ligne]. Édition du 18/04/07. Disponible sur : [http://www.uclouvain.be/cps/ucl/doc/valibel/documents/conventions\\_valibel\\_2004.PDF](http://www.uclouvain.be/cps/ucl/doc/valibel/documents/conventions_valibel_2004.PDF) (dernière consultation le 14 avril 2009).
- DISTER, A. & SIMON, A.-C. (2008). La transcription synchronisée des corpus oraux. Un aller-retour entre théorie, méthodologie et traitement informatisé. *Arena Romanistica* 1/1. 54-79.
- FALZON, P. (1986). *Langages opératifs et compréhension opérative*. Thèse de doctorat, Université Paris V – La Sorbonne.
- GUESPIN, L. (1993). Normaliser ou standardiser? *Le langage et l'homme*, 28, n°4, 213-222.
- ICAO (2001). *International Standards and Recommended Practices and Procedures for Air Navigation Services: Aeronautical Telecommunications*. Annex 10 to the Convention on

International Civil Aviation. Vol. II: Communication Procedures including those with PANS status. 6ème Édition : 2001.

ICAO (2010). *Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements*. Doc 9835. AN/453. 2nde Édition : 2010.

KERBRAT-ORECCHIONI, C. (1999). *L'énonciation*. Paris : Armand Colin.

MELL, J. (1992). *Étude des communications verbales entre pilote et contrôleur en situation standard et non-standard*. Thèse de doctorat en Sciences du Langage, Université de Toulouse II – Le Mirail.

PHILPS, D. (1989). *L'anglais de la circulation aérienne*. Toulouse : Editions de l'ENAC.

PHILPS, D. (1991). Linguistic Security in the Syntactic Structures of Air Traffic Control English. *English World-Wide*, 12 (1), 103-124.

PHILPS, D. (1992). *L'anglais dans le ciel des Antilles-Guyane : Phraséologie et sécurité linguistique*. Paris : L'Harmattan.

VERGELY, P. (2008). Communications professionnelles et usage de la langue naturelle : une question de risque(s)? *Les enjeux de l'information et de la communication* [en ligne]. Mis en ligne le 31 Octobre 2008. Disponible sur : [http://w3.u-grenoble3.fr/les\\_enjeux/2008/Vergely/Vergely08.pdf](http://w3.u-grenoble3.fr/les_enjeux/2008/Vergely/Vergely08.pdf) (consulté le 20 octobre 2010).